

# DÉCISIONS

## DÉCISION (UE) 2018/319 DU CONSEIL

du 27 février 2018

**établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 26<sup>e</sup> session de la commission de révision de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires en ce qui concerne certaines modifications de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires et de ses appendices**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union a adhéré à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après dénommée «convention COTIF»), conformément à la décision 2013/103/UE du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (2) Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, appliquent la convention COTIF.
- (3) La commission de révision de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) (ci-après dénommée «commission de révision») a été instituée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point c), de la convention COTIF. Lors de sa 26<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 27 février au 1<sup>er</sup> mars 2018, la commission de révision devrait prendre une décision en ce qui concerne certaines modifications de la convention COTIF et de certains de ses appendices, à savoir les appendices E (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire — CUI), F (Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international — APTU) et G (Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international — ATMF).
- (4) Lors de sa 26<sup>e</sup> session, la commission de révision doit également se prononcer sur l'adoption d'un nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.
- (5) Les modifications apportées au règlement intérieur de la commission de révision visent à mettre à jour certaines dispositions à la suite de l'adhésion de l'Union à la convention COTIF en 2011, notamment en ce qui concerne les dispositions régissant le droit de vote de l'organisation régionale et la vérification du quorum.
- (6) Les modifications de la convention COTIF visent à améliorer et à faciliter la procédure de révision de la convention COTIF en vue de permettre la mise en œuvre cohérente et rapide des modifications apportées à la convention COTIF et à ses appendices, et afin de prévenir les effets négatifs de la longue procédure de révision actuelle, notamment le risque de décalage au niveau interne entre les modifications adoptées par la commission de révision et celles adoptées par l'Assemblée générale de l'OTIF, ainsi qu'au niveau externe, en particulier avec le droit de l'Union.
- (7) Les modifications de l'appendice E (CUI) visent à clarifier le champ d'application des règles uniformes CUI afin de garantir que ces règles soient appliquées de manière plus systématique pour l'usage auquel elles sont destinées, c'est-à-dire en trafic ferroviaire international comme dans les corridors de fret ou dans les trains internationaux de transport de voyageurs.
- (8) Les modifications des appendices F (APTU) et G (ATMF) visent à parvenir à une harmonisation entre les règles de l'OTIF et les règles de l'Union, notamment à la suite de l'adoption du quatrième paquet ferroviaire par l'Union en 2016.

<sup>(1)</sup> Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (JO L 51 du 23.2.2013, p. 1).

- (9) Le nouvel appendice H est destiné à améliorer l'interopérabilité hors des frontières de l'Union sur la base du concept de critères harmonisés pour la délivrance, par les autorités publiques, de certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires attestant que ces dernières sont à même d'exploiter des trains en toute sécurité dans l'État concerné.
- (10) La plupart des modifications proposées sont conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union et devraient donc être approuvées par l'Union. Certaines modifications nécessitent un débat plus approfondi au sein de l'Union et devraient être rejetées lors de la 26<sup>e</sup> session de la commission de révision.
- (11) Il convient, dès lors, que la position de l'Union lors de la 26<sup>e</sup> session de la commission de révision soit fondée sur le document joint à la présente décision,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

1. La position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 26<sup>e</sup> session de la commission de révision instituée par la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, est fondée sur le document joint à la présente décision.
2. Des modifications mineures des documents visés dans le document joint à la présente décision peuvent être approuvées par les représentants de l'Union au sein de la commission de révision sans autre décision du Conseil.

*Article 2*

Une fois adoptée, la décision de la commission de révision est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 3*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 27 février 2018.

*Par le Conseil*

*Le président*

E. ZAHARIEVA

---

## PIÈCE JOINTE

## 1. INTRODUCTION

Le Secrétariat général de l'OTIF a programmé la 26<sup>e</sup> session de la commission de révision du COTIF99 à Berne, en Suisse, du 27 février au 1<sup>er</sup> mars 2018. Les documents concernant les points de l'ordre du jour sont disponibles sur le site de l'OTIF, à la page suivante: [http://otif.org/en/?page\\_id=126](http://otif.org/en/?page_id=126)

## 2. COMMENTAIRES SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

**Point 1 de l'ordre du jour - Ouverture de la session et établissement du quorum**

*Document(s):* néant

*Compétence:* Union (partagée)

*Exercice des droits de vote:* sans objet

*Position:* néant

**Point 2 de l'ordre du jour - Élection du président et du vice-président**

*Document(s):* néant

*Compétence:* Union (partagée)

*Exercice des droits de vote:* États membres

*Position:* néant

**Point 3 de l'ordre du jour - Adoption de l'ordre du jour**

*Document(s):* LAW-17125-CR 26/3.1

*Compétence:* Union (partagée et exclusive)

*Exercice des droits de vote:* Union

*Position:* En faveur de l'adoption de l'ordre du jour

**Point 4 de l'ordre du jour - Modification du règlement intérieur**

*Document(s):* LAW-17125-CR 26/4

*Compétence:* Union (partagée et exclusive)

*Exercice des droits de vote:* Union

*Position:* Soutenir toutes les propositions envisagées de modification du règlement intérieur de la commission de révision de l'OTIF, à l'exception des points suivants:

- a. l'article 9, § 2, du règlement intérieur devrait prévoir que «*La période est de douze semaines si le document est soumis dans les trois langues de travail.*»; et
- b. la modification proposée à l'article 9, § 4, du règlement intérieur concernant le vote en l'absence de versions linguistiques est rejetée.

La version actuelle du règlement intérieur de la commission de révision est antérieure à l'adhésion de l'Union à la convention COTIF; certaines dispositions sont donc devenues obsolètes et doivent être mises à jour. En particulier, les dispositions régissant les droits de vote de l'Union et l'établissement du quorum (articles 4, 20 et 21) doivent être modifiées afin de se conformer à l'article 38 de la COTIF et à l'accord UE-OTIF.

**Point 5 de l'ordre du jour — Révision partielle de la convention de base: modification de la procédure de révision de la COTIF**

*Document(s):* LAW-17126-CR 26/5

*Compétence:* Union (partagée)

*Exercice des droits de vote:* États membres

*Position:* Soutenir l'adoption de la proposition de révision de l'article 34 de la convention visant à prévoir un délai fixe (36 mois) pour l'entrée en vigueur des modifications aux appendices adoptées par l'Assemblée générale, y compris la clause de flexibilité permettant de prolonger ce délai au cas par cas, lorsque l'Assemblée générale le décide à la majorité prévue conformément à l'article 14, § 6, de la COTIF.

La proposition vise à améliorer et à faciliter la procédure de révision de la COTIF en vue de permettre la mise en œuvre cohérente et rapide des modifications apportées à la convention et à ses appendices, et afin de prévenir les effets négatifs de la longue procédure de révision actuelle, notamment le risque de décalage interne entre les modifications adoptées par la commission de révision et celles adoptées par l'Assemblée générale, ainsi qu'un décalage au niveau externe, en particulier avec le droit de l'Union. La recommandation du Secrétariat de l'OTIF reflétait l'opinion majoritaire au sein du groupe de travail concerné chargé de traiter cette question; il a été établi que les membres de l'OTIF devraient être en mesure de transposer les modifications adoptées, y compris dans le cadre de procédures parlementaires, dans un délai de trois ans. La proposition s'avère nécessaire pour soutenir le bon fonctionnement et le développement de l'OTIF.

**Point 6 de l'ordre du jour - Révision partielle des RU CIM - Rapport du secrétaire général**

*Document(s):* LAW-17126-CR 26/6

*Compétence:* Union (partagée et exclusive)

*Exercice des droits de vote:* Union (dans le cas où un vote a lieu)

*Position:* Prendre note du rapport du secrétaire général, fournir des informations sur les activités en cours et les évolutions, encourager la poursuite des travaux sur l'évaluation des interfaces entre la réglementation douanière et la réglementation du transport ferroviaire, et soutenir la mise en place d'un groupe de travail d'experts juridiques, ou d'autres arrangements en matière de coordination au sein des organes de l'OTIF existants, en ce qui concerne les questions douanières et la numérisation des documents de transport de fret.

**Point 7 de l'ordre du jour - Révision partielle des RU CUI**

*Document(s):* LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

*Compétence:* Union (partagée)

*Exercice des droits de vote:* États membres

*Position:* Soutenir les propositions de modification de l'article 1<sup>er</sup>, §§ 1 et 2, de l'article 3 [nouvelle lettre aa) et modification des lettres b), c) et g)], de l'article 5, § 1, de l'article 5 bis, §§ 1 et 2, de l'article 7, § 2, de l'article 8, §§ 1 et 2, de l'article 9, § 1, et de l'article 10, § 3 des RU CUI, et demander au secrétaire général de l'OTIF de soumettre toutes les modifications des RU CUI à l'Assemblée générale pour décision.

Les modifications principales substantielles visent à clarifier le champ d'application des RU CUI en introduisant à l'article 3 une définition du «*trafic ferroviaire international*», signifiant «*le trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États membres et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés*», et en modifiant l'article 1<sup>er</sup> (Champ d'application) en conséquence, tout en conservant le lien avec les RU CIM et CIV.

L'objectif est de faire en sorte que les RU CUI soient plus systématiquement appliquées pour l'usage auquel elles sont destinées, c'est-à-dire dans le trafic ferroviaire international. Le projet de modification présenté à la commission de révision correspond au texte de compromis résultant des travaux du groupe de travail ad hoc au sein de l'OTIF, qui s'est réuni le 10 décembre 2014, le 8 juillet 2015, le 24 novembre 2015 et le 31 mai 2016. La Commission a contribué au résultat obtenu: conformément au champ d'application et à l'objectif de la COTIF, c'est-à-dire le transport international, ce résultat confirme que les RU CUI s'appliquent en trafic ferroviaire international, comme l'indique la nouvelle définition.

La Commission a estimé que les projets de modifications des articles 1<sup>er</sup> et 3, tels que proposés par le Secrétariat de l'OTIF, sont compatibles avec les définitions et dispositions de l'acquis de l'Union en ce qui concerne la gestion de l'infrastructure ferroviaire et la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure [par exemple, les articles 40, 43 et 46 de la directive 2012/34/UE (refonte)].

En ce qui concerne le projet de modification proposé par le Secrétariat de l'OTIF concernant l'article 8 (Responsabilité du gestionnaire), il s'agit essentiellement d'une modification d'ordre rédactionnel qui ne modifie pas le champ d'application ni la substance de la disposition. Les projets de modification proposés concernant l'article 9 ainsi que les articles 3, 5, 5 bis, 7 et 10, sont d'ordre purement rédactionnel.

### **Point 8 de l'ordre du jour - Nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international**

Document(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

Compétence: Union (exclusive)

Exercice des droits de vote: Union

Position:

Soutenir l'insertion d'un nouvel appendice H de la COTIF (LAW-17131-CR26/8.1) concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, en vue d'une décision de l'Assemblée générale, sous réserve des points suivants (suppressions indiquées par [...] et ajouts en caractères soulignés, le cas échéant):

- À l'article 2, lettre b): remplacer les termes «*autorité de certification*» par «*autorité de certification de la sécurité*». Ce remplacement devrait être appliqué en conséquence dans l'ensemble du texte. En allemand: «*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*» au lieu de «*Zertifizierungsbehörde*». En anglais: «*Safety Certification Authority*» au lieu de «*Certification Authority*».
- Article 4, § 1: ajouter la phrase «*L'autorité de certification de la sécurité et l'autorité de surveillance visée à l'article 6, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.*».
- Article 6, § 1: ajouter la phrase «*L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité visée à l'article 4, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.*».
- À l'article 8, § 3: modifier le texte comme suit: «*Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent:*

[...]

[...]a) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliquées par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité;

[...]b) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires [...], par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien;

c) les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquées par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire;

d) *une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.*»

- À l'article 2, lettre f), apporter une amélioration rédactionnelle aux fins de l'alignement sur la terminologie de l'Union (version allemande): «*„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus [...]Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals.*».
- À l'article 7, § 4), apporter une amélioration rédactionnelle (version allemande): «*Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben [...]ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*»

Convenir de demander au secrétaire général de modifier le rapport explicatif à l'appui du nouvel appendice H et le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.

Soutenir, en vue de l'inclusion du nouvel appendice H dans la COTIF, les modifications apportées aux articles 2, 6, 20, 33 et 35 de la COTIF (LAW-17131-CR26/8.2), et convenir de demander au secrétaire général de les soumettre à l'Assemblée générale pour décision.

Le projet de nouvel appendice H établit des dispositions visant à réglementer l'exploitation en sécurité des trains en trafic ferroviaire international, dans le but d'harmoniser la COTIF avec l'acquis de l'Union et de favoriser l'interopérabilité au-delà des frontières de l'Union européenne. Le texte proposé correspond aux dispositions de la nouvelle directive (UE) 2016/798 sur la sécurité et de la législation dérivée connexe, sauf pour des points mineurs qui devraient être résolus conformément aux propositions ci-dessus. Comme indiqué précédemment, il est également nécessaire de modifier certaines dispositions de la COTIF aux fins d'y inclure ce nouvel appendice H.

### Point 9 de l'ordre du jour - Révision partielle des RU ATMF:

Document(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Compétence: Union (exclusive)

Exercice des droits de vote: Union

Position: Soutenir la révision partielle des RU ATMF telle que proposée par le Secrétariat de l'OTIF, sous réserve des points suivants (suppressions signalées par [...] et ajouts en caractères soulignés, le cas échéant):

- À l'article 7, § 1a, modifier le texte comme suit: *«Tout véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de la demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes et compte tenu de la stratégie de migration pour l'application des PTU, telle que définie à l'article 8, § 2a, et à l'article 8, § 4, lettre f), des APTU, ainsi que des possibilités de dérogations prévues à l'article 7a des ATMF . Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.»*
- *«La CTE examine la nécessité d'élaborer une annexe des présentes Règles uniformes comportant des dispositions qui permettent aux demandeurs d'obtenir une sécurité juridique accrue concernant les prescriptions à appliquer, avant même de présenter leur demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement des véhicules.»*
- À l'article 2, lettre w), modifier la définition et utiliser le terme «véhicule(s)» de manière cohérente dans l'ensemble du texte (dans toutes les langues). La définition devrait être libellée comme suit: «*«véhicule» désigne tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, avec ou sans traction;»*. Le terme «véhicule(s)» devrait être utilisé dans l'ensemble du texte, et non l'expression «véhicule(s) ferroviaire(s)» qui figure à certains endroits.
- À l'article 5), apporter une amélioration rédactionnelle (version allemande): remplacer «Notifikation» par «Notifizierung» dans «*Jeder Vertragsstaat hat durch [...]Notifizierung [...]*» ainsi que dans «*Die [...]Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*».
- À l'article 10), apporter une amélioration rédactionnelle (version allemande): remplacer «Verzeichnis» par «Dossier» dans «*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes [...] Dossier zu übersenden.*» ainsi que dans «*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen [...]Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*».
- À l'article 13, § 1), lettre a), apporter une amélioration rédactionnelle (versions anglaise et allemande): remplacer l'abréviation CTE par la dénomination complète de la Commission d'experts techniques dans «*comply with the specifications adopted by the [...]Committee of Technical Experts;*» et dans «*mit den vom [...]Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*».
- Ajouter l'article 14 suivant: «*Article 14 - Annexes et recommandations*
  - § 1 *La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, §§ 3 et 4, de la Convention.*
  - § 2 *Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe: a) tout État partie; b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des ATMF; c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.*
  - § 3 *L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du secrétaire général.*
  - § 4 *La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques relatives à l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international.»*

Les dispositions des RU ATMF sont compatibles avec les dispositions de la directive 2008/57/CE de l'Union européenne relative à l'interopérabilité et avec une partie de la directive 2009/49/CE relative à la sécurité. Avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, l'Union a modifié plusieurs dispositions de cet acquis. Sur la base d'une analyse réalisée par la Commission, le Secrétariat de l'OTIF et le groupe de travail compétent ont préparé des modifications concernant les articles 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 et 13 des RU ATMF. Ces modifications sont nécessaires afin d'harmoniser certains termes avec les nouvelles dispositions de l'Union européenne et de prendre en compte certaines modifications procédurales au sein de l'Union, en particulier le fait que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sera compétente pour délivrer les autorisations de véhicules. Le principe de base des ATMF n'est pas affecté par les modifications proposées.

**Point 10 de l'ordre du jour - Révision partielle des RU APTU:**

*Document(s):* LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

*Compétence:* Union (exclusive)

*Exercice des droits de vote:* Union

*Position:* Soutenir l'adoption des modifications apportées à l'article 8 de l'appendice F de la COTIF et l'approbation des modifications du rapport explicatif correspondant.

Les dispositions des RU ATMF sont compatibles avec les dispositions de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité, notamment celles qui concernent le contenu des prescriptions techniques uniformes (PTU) et leur équivalence avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'Union européenne. Avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, et notamment la refonte de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité, l'Union a modifié plusieurs dispositions de cet acquis. Sur la base d'une analyse réalisée par la Commission, le Secrétariat de l'OTIF et le groupe de travail compétent ont préparé des modifications concernant les RU APTU afin d'assurer le maintien de l'harmonisation avec le droit de l'Union. Les modifications portent sur l'article 8 des RU APTU et consistent à ajouter deux sections dans le contenu des PTU équivalentes aux STI de l'Union européenne. Ces modifications sont nécessaires pour maintenir l'équivalence de contenu entre les futures STI de l'Union européenne et les PTU de la COTIF. Le principe de base des APTU n'est pas affecté par les modifications proposées.

**Point 11 de l'ordre du jour - Discussion générale sur la nécessité d'harmoniser les conditions d'accès**

*Document(s):* LAW-17130-CR26/11

*Compétence:* Union (partagée)

*Exercice des droits de vote:* sans objet

*Position:* néant

**Point 12 de l'ordre du jour - Divers**

*Document(s):* LAW-17130-CR26/12

*Compétence:* Union (partagée)

*Exercice des droits de vote:* États membres

*Position:* Ne pas s'opposer à la mise en place d'un groupe de travail d'experts juridiques afin d'aider et de faciliter le fonctionnement des organes existants de l'OTIF dans le domaine juridique et d'assurer une gestion efficace de la convention.

**Point 13 de l'ordre du jour - Révision partielle des RU CUV:**

*Document(s):* LAW-17144-CR 26/13 (proposition transmise par la Suisse)

*Compétence:* Union (partagée)

*Exercice des droits de vote:* États membres

*Position:* S'opposer à la proposition à l'examen concernant la modification de l'article 7 des RU CUV soumise par la Suisse.

L'article 7, § 1, des RU CUV porte sur la responsabilité du détenteur du véhicule et de l'utilisateur du véhicule (entreprises ferroviaires) en cas de dommage causé par le véhicule et imputable à un défaut du véhicule. Le projet de modification proposé ajoute un nouveau critère consistant à apporter la preuve de la responsabilité du détenteur pour le dommage causé par un défaut du véhicule. Aux termes de l'article 7 des RU CUV tel qu'il est actuellement libellé, s'il est appliqué par les parties contractantes, le détenteur du véhicule n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage causé par le véhicule provient d'une faute dont il est responsable. La proposition de modification semble ajouter un second critère, selon lequel le détenteur devrait prouver qu'il n'est pas responsable du défaut qui est à l'origine du dommage.

L'actuel article 7, § 2, des RU CUV précise que «les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux dispositions du § 1». Sur cette base, les entreprises du secteur ont mené, entre 2013 et 2016, des négociations aboutissant à un accord approuvé par 600 entreprises ferroviaires et permettant d'apporter les modifications nécessaires au contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) unique afin de clarifier les responsabilités des propriétaires de wagons. L'accord signé a introduit un nouvel article (27) dans le CUU concernant le principe de la responsabilité en cas de dommage causé par un wagon, afin de parvenir à un meilleur équilibre et d'apporter davantage de clarté à l'ensemble du secteur en cas de dommage causé par un wagon. Il introduit la notion de «présomption de faute», qui permet d'engager la responsabilité du détenteur pour une faute du véhicule causée par un manquement de sa part à son obligation en matière d'entretien. Cette modification est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017. À l'heure actuelle, la plupart des détenteurs et des entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans l'Union appliquent le CUU. La proposition suisse n'est donc pas nécessaire puisque l'accord conclu par les entreprises du secteur est suffisant pour définir clairement les responsabilités des détenteurs et des entreprises ferroviaires en cas de dommage causé par un véhicule en vertu d'un contrat de vente. Rien n'indique que cet accord échoue à trouver le juste équilibre entre les intérêts des différentes parties. De plus, la proposition ne fournit pas de motivation solide ni de justification suffisante des modifications proposées.

---